Comisión de Defensa Nacional
S/C

Versión Taquigráfica N° 2131 de 2014

ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS PRIVADAS AEROAGRÍCOLAS (A.N.E.P.A.)

ASOCIACIÓN DE PILOTOS AGRÍCOLAS DEL URUGUAY (A.P.A.U.)

Reglamento Aeronáutico Uruguayo (RAU 137)

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 10 de junio de 2014

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Javier García (ad hoc).
MIEMBROS:	Señores Representantes José A. Amy, Cecilia Bottino y Carlos Rodríguez Gálvez.
INVITADOS:	Por la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas (A.N.E.P.A.), señores Julio Placeres, Presidente; Juan Chalkling, Vicepresidente; Néstor Santos, Secretario; Lionel Rossi, Vocal y doctor Marcelo Domínguez, Asesor Letrado.
	Por la Asociación de Pilotos Agrícolas del Uruguay (A.P.A.U.), señor Álvaro Robledo y doctora Cristina Olivera, Asesora Letrada.

SEÑOR PRESIDENTE (Javier García).- Damos la bienvenida a la delegación que nos visita, que tiene doble integración: la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas -Anepa- y la Asociación de Pilotos Agrícolas del Uruguay -APAU. En representación de la Anepa están presentes su Presidente, el señor Julio Placeres; el Vicepresidente, señor Juan Chalkling; el Secretario, señor Néstor Santos; el Vocal, señor Lionel Rossi, y el doctor Marcelo Domínguez. Por APU recibimos a la doctora Cristina Olivera y al señor Álvaro Robledo.

Ustedes solicitaron la entrevista, de manera que tienen la palabra para hacer su planteo.

SEÑOR PLACERES.- Hoy estamos acompañados por representantes de la Asociación de Pilotos Agrícolas del Uruguay -nos disculpamos porque los invitamos a último momento-, porque entendemos que el problema que traemos a esta mesa afecta tanto a las empresas que representamos, como a los pilotos -nosotros, además, somos pilotos- que nos ayudan a desarrollar la tarea aeroagrícola.

Como introducción voy a referirme a qué es Anepa. Esta Asociación fue fundada en el año 1991. Está conformada por las treinta y cuatro empresas que hoy hay en Uruguay, es decir, el ciento por ciento de las

empresas están asociadas a Anepa.

Trabajamos, fundamentalmente, en el sector del arroz y en el área de secano en todo el país. Todo el país está logísticamente cubierto: alrededor de 700.000 hectáreas de cultivo de arroz y un poco más en el área del secano.

Hay que tener en cuenta que la aviación agrícola es una aviación de emergencia. Esto es, nos llaman en la medida en que el productor no pueda entrar con sus equipos terrestres para realizar sus trabajos. En la época de lluvia estamos bastante ocupados.

Corresponde decir que estamos regulados por la Dinacia, el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, la Dinama, la DGI, el BPS y el Banco de Seguros. Como ven, regulaciones no faltan.

Hace algunos años, el Poder Ejecutivo dictó la ley de seguridad operacional que incluye varios puntos, entre ellos, la gestión de la aviación en Uruguay. Esta ley establece que el Director de la Dirección Nacional de Aviación Civil tendrá que ser una persona que cuente con el conocimiento aeronáutico adecuado para desempeñar el cargo. Esto tiene que ver con algo que luego desarrollaremos el doctor Domínguez y quien habla.

Posteriormente, en diciembre de 2003, el Poder Ejecutivo, no estoy seguro si a través de un decreto o de una resolución, delega funciones en Dinacia, que es la que hoy hace los reglamentos y los hace cumplir.

Durante algunos años fuimos sobrellevando esta situación. Al principio, no nos habíamos enterado de esta resolución, hasta que empezamos a ver los resultados. ¿Cuáles son los resultados? La Dirección Nacional de Aviación Civil hace el reglamento que después nos obliga a cumplir. Hasta ahí, todo bien pero, últimamente, surgió una nueva reglamentación, que en Uruguay se denomina Reglamento Aeronáutico Uruguayo. Hasta ahora, nos habíamos regido por el Reglamento Aeronáutico Uruguayo 137 -lleva el mismo número que el actual-, que fue una copia del reglamento americano. Como muchas cosas que hacen los americanos -nos guste o no- era muy simple, muy cumplible. Con eso funcionamos hasta ahora, sin mayores inconvenientes.

Hace un año este reglamento tuvo algunas modificaciones, aparentemente, sugeridas desde el exterior, que derivó en la creación de una nueva norma que iba a denominarse LAR 137, que es el reglamento latinoamericano. La idea era que hubiera un reglamento único, homogéneo, para todos los países de América Latina. Sin embargo, luego de estudiado el caso -en Lima, en la sede de la OACI, Organización de Aviación Civil Internacional, para América Latina-, el sistema de vigilancia regional decidió que no era conveniente realizar una nueva reglamentación. O sea que ese nuevo reglamento latinoamericano para la aviación agrícola -también para otras aviaciones, pero en este caso estamos hablando de la aviación agrícola- no prosperó. Esto fue comunicado a las distintas Direcciones de Aviación Civil. Sin embargo, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica siguió adelante con el proyecto; se introdujeron algunas modificaciones pero, básicamente, es el mismo. Es un proyecto imposible de cumplir. En el momento en que surgió todavía no estaba vigente la ley de responsabilidad penal empresarial. Es pertinente mencionar esto porque el reglamento exige una estructura de cargos y funciones con la que las empresas de ninguna manera pueden cumplir, dado que se trata de empresas familiares integradas por tres, cuatro o, en algún caso, cinco personas y la norma establece que debe haber seis cargos directivos, en un desconocimiento total de la realidad del país. Esto no solo sucede en Uruguay. En Argentina, si bien se trata de un país mucho más grande, las empresas también son familiares, porque tienen el mismo problema que nosotros: salvo en el caso de los cultivos irrigados, desarrollan su actividad, sobre todo, en una emergencia nacional, es decir, cuando llueve y no pueden entrar los equipos terrestres. Esa es nuestra función: esperar, y si las condiciones meteorológicas lo requieren, hacer el servicio; mientras tanto hay muy poco trabajo. Nunca se puede cuantificar como para hacer una proyección, lo que nos encantaría -como a cualquier empresario, ya sea grande o chico-, para tener una idea de cuánto vamos a facturar. Eso es imposible en la aviación agrícola.

Cuando esta reglamentación salió publicada en el Diario Oficial -a pesar de que las conversaciones que durante mucho tiempo mantuvimos con la Dirección Nacional de Aviación Civil-, elaboramos un documento muy similar al anterior, haciéndolo un poco más restrictivo de lo que teníamos y mucho más restrictivo que la reglamentación americana, para conformar a la autoridad uruguaya. Como dato anecdótico, les digo que en Uruguay tenemos más o menos cien aviones en vuelo. Estados Unidos tiene nueve mil aviones y aplica sobre ochenta millones de hectáreas; su documentación tiene cuatro páginas y la nuestra debe de tener veinticinco. Si ustedes analizan una y otra, se van a preguntar cómo hace esta gente, que tiene esta reglamentación desde

hace no menos de veinticinco años, con pequeñísimos cambios a partir del 11 de setiembre, por un tema de seguridad, que recomiendan a los dueños de aviones poner sistemas que impidan poner en marcha el avión a una persona que no sea el dueño y dejen el hangar o el aeropuerto cerrado. Estas recomendaciones, de pronto, pueden parecernos sin importancia, pero si uno conoce cómo funcionaba el sistema en Estados Unidos, sabe que los aviones quedaban afuera. Además, en general, un avión no tiene una llave de arranque y cualquiera que sepa puede ponerlo en marcha y llevárselo.

No logramos hacer volver atrás a la autoridad -inclusive, en la mañana de hoy tuvimos una nueva charla- y, por eso, con los colegas y la Asociación de Pilotos decidimos venir al Parlamento para ser escuchados por ustedes. A partir de esta reglamentación, este es un tema en que nos va la existencia, porque no son solo los seis cargos directivos, sino todo el entramado. Hay que ser mentalmente retorcido -no encuentro otro término- para hacer algo como esto, ya que, por ejemplo, Brasil -que, como nos enseñaron en la escuela, es cuarenta y cinco veces más grande- tiene tres cargos, en el peor de los casos; nosotros pedimos seis. Estados Unidos pide uno y Argentina va por el mismo camino. Sin embargo, cuando lo mencionamos nos dijeron que Argentina no es un ejemplo, que Brasil tampoco, que Estados Unidos, menos y que acá hay que hacer una reglamentación propia. En realidad, la que teníamos era una copia del sistema americano y hasta ahora dio resultado. Alguien puede decir que, últimamente, ha habido algunos accidentes, pero les puedo asegurar que no son fruto de una reglamentación de pocas páginas y que aumentándolas al doble, al triple o al cuádruple, eso no va a cambiar. La prevención y el manejo de la seguridad van por otro lado.

Como ustedes saben, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica está por debajo del Ministerio de Defensa Nacional, pero por sus funciones delegadas debemos dialogar con ellos y se nos hace difícil hacerlo con quien viene de un sistema militar, que puede ser muy bueno en su ámbito pero es muy complicado en la relación con los civiles. Si uno se desvía de lo que la otra persona quiere, directamente se corta la negociación y volvemos a cero; hay que seguir por la línea vertical del mando militar.

Ustedes tienen en su poder un memorándum con una relación bastante más clara y con más datos. En la última parte, solicitamos -creo que es posible en este ámbito- que se revise esa función delegada que hoy tiene la Dinacia, que fue otorgada por el Poder Ejecutivo en 2003. Nosotros representamos el 88% de la aviación nacional y, a nuestro juicio, no están en condiciones de reglamentar. Otros deberían hacer la reglamentación, como en el caso de cualquiera que hace cumplir la ley, de la Policía o quien sea. Ustedes hacen las leyes y el Poder Ejecutivo los decretos; ellos solo los hacen cumplir. Acá tenemos un órgano que dicta la reglamentación y la hace cumplir, y cuando algo no funciona, no escucha.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Soy el asesor letrado de Anepa y, complementando lo informado por su Presidente, me gustaría trasladarles qué hemos hecho, como administrados, ante esta situación que se ha planteado, para defender los derechos de los asociados frente a una resolución que va contra el marco regulatorio de la aviación, que tiene normas tuitivas de fomento e, inclusive, una declaración de interés nacional. Entendemos que esta resolución de la Dinacia violenta ese marco normativo. Aparte, consideramos que la Resolución Nº 1808/003, de 12 de diciembre de 2003, que le dio las facultades delegadas no fue cumplida a cabalidad en esta instancia. Si bien la Dinacia tiene potestades reglamentarias, en este caso las trasvasó y fue contra derechos constitucionalmente consagrados como el derecho al trabajo, a la industria, etcétera. En los documentos que hemos presentado a la Comisión está suficientemente desarrollado este punto.

Por otra parte, ni bien la Dinacia hace publicar en el Diario Oficial la Resolución Nº 51/014, que es la que dispone la Revisión 1 del Reglamento Aeronáutico Uruguayo, RAU 137, "Operaciones de Aeronaves Agrícolas", se interpusieron los recursos administrativos correspondientes y se pidió la suspensión del acto administrativo. ¿Por qué? Porque entendíamos -y entendemos- que en su momento las consideraciones previas que había hecho Anepa y algunos socios en particular, fueron absolutamente desatendidas, pese a que la resolución menciona en sus considerandos que se tomaron aspectos de la comunidad aeronáutica en la nueva reglamentación; si se contrastan los documentos presentados en su momento por Anepa, se advertirá que esto no es así.

Entonces, como en realidad se migró toda una serie de normativas programáticas a nivel latinoamericano, en total descalce con la realidad nacional, se pidió la suspensión del acto en forma inmediata. Sin embargo, la respuesta fue el silencio.

Días después se amplió la fundamentación de los recursos, nuevamente se solicitó la suspensión del acto administrativo, pero la respuesta volvió a ser el silencio.

Hoy volvimos a presentar una solicitud de suspensión del acto administrativo e, inclusive, ampliamos esa solicitud al Poder Ejecutivo, tanto a Presidencia de la República como al Ministerio de Defensa Nacional, para que la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica atienda mínimamente nuestra solicitud de suspender la aplicación de este acto administrativo, que ocasiona enormes perjuicios al mercado aeroagrícola nacional y, en pos del RAU 11 vigente, cree un grupo para trabajar conjuntamente con los aeroagrícolas en el reanálisis y reestudio de la reglamentación del sector.

Los operadores no pretenden que su actividad no se reglamente; de hecho, ya es un sector absolutamente reglamentado, desde todo punto de vista. En efecto, las exigencias a nivel de pilotos, de seguridad operacional y condiciones de los aviones, está muy por encima de cualquier otro sector comparable con los aeroagrícolas. Inclusive, en este caso tiene tanta especificidad que la reglamentación intenta migrar reglamentaciones de la aviación comercial a la agrícola, cuando no es comparable ni adaptable a la realidad de los aeroaplicadores.

Por lo tanto, Anepa entendió necesario comparecer ante el Parlamento para trasladar su preocupación y la de todo el sector, que también acompañan los pilotos, por cuanto se está ante una reglamentación plenamente vigente que, a nuestro juicio, conspira contra la sustentabilidad del sector que, además, ha colaborado desinteresadamente en situaciones de emergencia nacional. En efecto, como se sabe, este sector ha sido muy proclive a colaborar en situaciones de criticidad nacional y, además, está absolutamente reglamentado.

No se rechaza la reglamentación, sino que sea adaptable al sector, que se pueda cumplir, que no sea programática, una migración de disposiciones que todavía no aplican en ningún país latinoamericano.

Por estas razones, nos presentamos ante el Parlamento para trasladar esas preocupaciones y pedir, en primer lugar, que se analicen las potestades reglamentarias de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, que ejerce autónomamente y, a nuestro juicio, con cierta discrecionalidad, que debería ser revisada por algún órgano superior, y, en segundo término, que la Comisión interceda, en lo que fuera pertinente, para crear un ámbito de negociación en base a la suspensión del acto administrativo.

SEÑOR SANTOS.- Para elaborar el RAU 137, que estuvo vigente hasta ahora, trabajamos conjuntamente con el Brigadier Ghiorgi, en Dinacia, y la normativa fue ejemplo para el Mercosur, porque solucionó problemas de común acuerdo a Argentina y Brasil, que no sabía cómo solucionarlos. Tuvimos que ceder, adaptarnos, y también lo tuvo que hacer la autoridad. En este caso, la llegada de la nueva autoridad de seguridad operativa, cortó totalmente esta posibilidad.

Jurídicamente, hoy el RAU 137 está vigente y la Dinacia está citando a las empresas a certificarse. Es importante aclarar que la mitad de nuestras empresas tienen dos, tres o cuatro personas y nada más; una empresa en Young, está conformada por el piloto, el dueño, el mecánico y un piloto extra, por si hay exceso de demanda, y dos camioneros, y por eso no se le puede pedir todo esto. Es decir, el 50% de las empresas no podrían cumplir absolutamente nada; el resto, que somos un poco más grandes, podemos llegar a discutir. Ahora bien, las empresas ya han sido notificadas para presentarse antes del 30 de junio, porque la ley dice que si la empresa no se certificó antes de que esa fecha, cae el permiso. El 30 de junio -no quisiera que se tomara como una amenaza, porque es lo que va a pasar- van a caer todos los permisos de la aviación agrícola uruguaya, porque no vamos a certificar; no podemos, porque con la nueva ley de responsabilidad civil, si pasa algo, vamos todos presos, y nuestras familias no quieren visitarnos en la cárcel.

Entonces, el 30 de junio ya no habrá aviación agrícola. Si no llueve, no pasa nada. Los arroceros no sé cómo se las van a arreglar, pero su problema empezará a partir de setiembre. Si se produjeran lluvias, nosotros deslindamos toda responsabilidad, porque no hay alternativas y, por eso, venimos al Parlamento a golpear esta puerta.

La idea para hoy era reunirnos con el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, porque siempre quisimos dar de a un paso, y por eso empezamos hablando con el Jefe de Seguridad Operacional, coronel Simone -no se logró nada-, con la Dinacia y hoy no pudimos reunirnos con el Comandante en Jefe. El hecho concreto es que

el 30 de junio caerán todos los permisos de la aviación agrícola, porque nadie está dispuesto a decir que cumplirá con una ley que no se puede cumplir.

SEÑOR PRESIDENTE.- El centro del planteamiento está claro.

Como se sabe, el Parlamento no tiene ninguna posibilidad de interceder por vía jurídica. En cambio, la Comisión puede hacer una solicitud vía política al Ministerio de Defensa Nacional, remitir la versión taquigráfica -como la hará-, acompañada de la premura del caso, en virtud del planteamiento realizado.

Esto debe quedar claro para que no se creen falsas expectativas. La vía administrativa es la más rápida -a la que está recurriendo Anepa- y la Comisión puede actuar por imperio del contralor.

SEÑOR RODRÍGUEZ GÁLVEZ.- No conocemos la resolución y, por lo tanto, nos manejamos con la información que aporta Anepa, que se refirió a que la resolución habla de seis cargos. En ese sentido, me gustaría que se especificaran las dificultades que provocaría a Anepa los cambios previstos en esta resolución.

Por otra parte, en virtud de que se han reunido con la Dinacia, quisiera conocer sus argumentos para explicar los cambios que plantea en esta resolución.

SEÑOR AMY.- En primer lugar, pido disculpas por llegar tarde, porque llegó gente de mi pago y quise atenderlos, pues hicieron unos cuantos kilómetros y lo menos que podemos hacer es recibirlos.

Hablé algo con mi coterráneo, el amigo Placeres. Como sabrán, en mi departamento hay dos empresas que se dedican a esta actividad y que emplean a un número muy importante de gente de Soriano y de Mercedes.

Por supuesto que nosotros tenemos que comunicar la invitación al Ministerio de Defensa Nacional y este dispondrá quién viene en su nombre, pero me parece que en esta ocasión deberíamos pedir especialmente que viniera el Director de la Dinacia porque es un organismo que, indudablemente, tiene a esta nueva normativa dentro de su competencia principal.

Entiendo lo que planteaba el amigo; los que vivimos en departamentos de perfil agrícola sabemos todo lo que ello significa y la interrelación que existe entre la operativa de la fumigación y la lógica del tiempo, que nadie la prevé. Hoy está todo bien pero mañana aparece la lagarta o cualquier otra plaga y deben salir todos los aviones a la calle, no dan abasto, salen a buscar pilotos a otros lugares, no los encuentran, y así es la cosa. Esta situación la conozco bastante, aunque no en profundidad.

Este es un tema que no solamente afecta a un sector empresarial y económico sino también a la productividad en sí. Es una buena práctica la que el Presidente y demás integrantes de esta Comisión han mantenido de escuchar las dos campanas, lo cual me parece muy importante. Por lo tanto, así como hoy recibimos a esta delegación, también será importante conocer las argumentaciones por las cuales la Dinacia, en líneas generales o en la filosofía general, ha cambiado sustancialmente algunos aspectos.

Aquí tenemos la reglamentación, el nuevo RAU. Si hacemos un cuadro comparativo, notamos algunos aspectos que no estaban en la otra, por consiguiente, sería bueno que le pidamos al Ministerio, en especial a la Fuerza Aérea, que concurra la Dinacia y nos dé los argumentos de peso que ha manejado para hacer esta modificación. Si es necesario también habrá una tercera instancia donde le podremos decir que hemos escuchado las dos campanas

También la gente que nos visita tiene que entender que este es un ámbito legislativo y que lo que nosotros debemos hacer, más que nada, es articular y no ejecutar. Por lo tanto, descuenten que de nuestra parte todos los integrantes de la Comisión, desde nuestro ámbito de competencia, vamos a dar una mano.

Me parece que los planteos fueron basados en la realidad. Si la operativa con los permisos vigentes cae y las empresas no tienen manera de adecuarse para cumplir punto por punto lo que pide el nuevo RAU, va a ser una complicación muy importante en vísperas de una nueva cosecha y de una nueva siembra, sobre todo, cuando se vengan aproximando los tiempos.

Este es un tema predecible. Siempre sostengo que especialmente el agro es uno de los grandes motores del país, que esa rueda no puede parar y que en uno de sus engranajes están las políticas de Estado del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, los productores y los que fumigan y siembran. Se trata de un andamiaje que debe funcionar lo mejor posible.

Mi planteo concreto es que citemos al Ministerio de Defensa Nacional pero dado que el tema que estamos tratando tiene que ver con una competencia de la Fuerza Aérea, en especial con una de sus áreas, la Dinacia, deberíamos pedir que concurra su Director, a quien ya le podríamos advertir que estamos tratando esto y que ya recibimos a la delegación de la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas.

SEÑORA BOTTINO.- Este es un tema bien especializado y que conocemos ahora a través de la documentación que ustedes nos acercan; evidentemente, quienes más conocen esta realidad son ustedes y la Dinacia.

Quiero hacer una pregunta con respecto a la Resolución que se publicó en el Diario Oficial el 10 de marzo de 2014 y a algunas apreciaciones que ustedes realizaron con respecto a cómo se articula la relación entre la Dinacia y la Anepa. En el Resultando VII, se establece "Que en la confección del Reglamento Aeronáutico Uruguay 137, que se adjunta, se han considerado las observaciones y acotaciones formuladas por la Anepa y la Empresa aeroagrícola Charles Chalkling, dando como resultado el citado documento". Me gustaría que específicamente se refirieran a este punto dado que ustedes plantean que no fueron considerados en la nueva reglamentación.

SEÑOR SANTOS.- El señor Diputado Rodríguez Gálvez habló de ignorancia y eso es lo que más nos preocupa a todos. Hay algo que ustedes van a escuchar siempre que es "Este es un tema de seguridad" y nosotros somos los más preocupados por la seguridad porque a las empresas las pagamos nosotros. Cualquier accidente, cualquier falla, nos cuesta muchísimo dinero, más allá de que los que se sientan en el avión muchas veces somos nosotros mismos, es un hijo, un amigo o un ahijado que está toda la vida a nuestro lado; por eso invitamos a participar de esta reunión a los pilotos.

Los cargos gerenciales son: Gerente General, Jefe de Pilotos, Encargado de Operaciones Aéreas, Coordinador Aeroagrícola y Gerente de Mantenimiento. Luego, están los mecánicos y los responsables técnicos. Si los señores Diputados quieren hablar de todos esos problemas, hay un montón, pero no queremos entrar en los detalles porque son gigantescos.

Ahora bien, para una empresa que tiene un piloto, que a su vez es el dueño y el mecánico, y un piloto suplente, lo que se exige de experiencia para esos cargos es imposible. Por ejemplo, en la empresa de Charles Chalkling, que es una de las más grandes y que tiene los mejores talleres, el que hace la gestión de coordinador aéreo es un cuñado y no calza dentro de lo que se exige porque no tiene horas de vuelo. En mi empresa, según la nueva reglamentación, si yo pierdo mi licencia de vuelo no la puedo gerenciar más.

Al margen de esto, el señor Diputado habló de "ignorancia" y es la palabra que más me gustó de todas las que nombró. Cuando hablamos con la Dinacia y con la Anepa se trató este tema, pero no se tomó en cuenta todo lo que dijimos. Es más, nombran a la empresa Chalkling pero de las observaciones que esa empresa hizo ninguna se tomó en cuenta.

Les quiero proponer que no nos crean. Nosotros fuimos a la OACI, trajimos aquí a representantes de la OACI y la OACI no exige nada de esto. Es todo mentira. Les ofrecemos hacer un foro cerrado en este ámbito, para los Diputados, para las empresas y para las autoridades, no para la prensa ni para el público en general, donde venga la OACI y las Fuerzas Armadas a decirnos qué se cumple en los demás países y qué tenemos que cumplir nosotros. Les ofrecemos esto como parte del asesoramiento para que puedan legislar con conocimiento.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si todos estamos de acuerdo, vamos a tomar la propuesta del señor Diputado Amy y vamos a invitar al Ministerio de Defensa Nacional, especialmente a la Dinacia, a la que previamente le enviaremos la versión taquigráfica donde consta todo lo que ustedes dijeron aquí, para tener respuesta sobre lo que plantean. Esto lo formulamos hoy y lo coordinaremos a la brevedad.

SEÑORA OLIVERA.- Antes que nada, quiero decir que soy la Asesora Letrada de la Asociación de Pilotos y representante de los trabajadores y pilotos aeroaplicadores.

Quiero dejar constancia en la versión taquigráfica que, efectivamente, la Asociación de Pilotos Agrícolas del Uruguay va por el mismo camino que la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas, porque ven peligrar sus fuentes de trabajo. Muchos de los argumentos que se han detallado aquí -mucho mejor de lo que lo puedo hacer yo porque es su "metié"- nos afectan directamente. Ambas asociaciones cuentan con nuestro apoyo.

Nosotros participamos en el RAU 11, en la Consulta de la Comunidad Aeronáutica, pero no fuimos tenidos en cuenta. Cuando expusimos nuestras diferencias sobre la reglamentación, fuimos escuchados, pero no atendidos. Hasta el día de hoy esto sigue siendo así. Queremos formar parte realmente de la comunidad aérea.

SEÑOR PLACERES.- Nosotros somos la mosca en la nata. Como alguien dijo, Fuerza Aérea y Dinacia se confunden. Nosotros somos Dinacia; somos Aviación Civil, no Fuerza Aérea; somos administrados no subordinados.

Si se mira el contexto de América Latina y del mundo, me sobran los dedos de las manos para nombrar los países que tienen una Aviación Civil debajo de una Fuerza Aérea o de Ministerio de Defensa Nacional.

Creo que vale la pena que ustedes sepan que cada año va un funcionario militar, que puede ser Coronel o tener otro grado -no importa en este caso- a la sede de la Organización de la Aviación Civil Internacional, en Montreal, Canadá. Todos los años, desde el regreso a la democracia, por lo menos treinta personas han ido a OACI, ninguna de ellas era civil.

Sé que la versión taquigráfica de esta reunión va a ser leída por la Comandante en Jefe y por el Director. Nosotros ya hemos comunicado que no estamos molestos por esta situación, sino preocupados, porque si no se soluciona, vamos a dejar a nuestros hijos o a alguien que siga con la empresa algo bastante peor de lo que encontramos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a solicitar la concurrencia de la Dinacia lo antes posible a efectos de analizar esta problemática. Ustedes podrán acceder a versión taquigráfica de esa reunión porque es pública, está en la página web del Parlamento. Nosotros vamos a procesar el tema por este camino y ustedes por el administrativo.

Les agradecemos mucho su visita.

(Se retiran de Sala las delegaciones de la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas - ANEPA- y de la Asociación de Pilotos Agrícolas del Uruguay -APAU)

——Se reparte el Repartido Nº 1357, de junio de 2014, "Competencia 'Fuerzas Comando 2014'.- Se autoriza la salida del país de una delegación del Ejército Nacional para participar en la misma".

La próxima reunión queda fijada para el 18 de junio a la hora 13.

Se levanta la reunión.